



Revue d'histoire  
des chemins de fer

## Revue d'histoire des chemins de fer

28-29 | 2003

Ateliers et dépôts du Matériel ferroviaire

---

### Ouverture du colloque

Michel Vauzelle

---



#### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1714>

DOI : 10.4000/rhcf.1714

#### Éditeur

Association pour l'histoire des chemins de fer

#### Édition imprimée

Date de publication : 1 décembre 2003

Pagination : 7-10

ISBN : 0996-9403

ISSN : 0996-9403

#### Référence électronique

Michel Vauzelle, « Ouverture du colloque », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 28-29 | 2003, mis en ligne le 12 décembre 2014, consulté le 20 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1714> ; DOI : 10.4000/rhcf.1714

---

Tous droits réservés

## Ouverture du colloque

Monsieur le Maire, Monsieur le Conseiller régional, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, c'est un honneur et un plaisir pour nous de vous voir ici rassemblés, historiens de l'économie, historiens du social, sociologues, ethnologues, spécialistes de l'histoire urbaine et du patrimoine, ingénieurs, c'est pour notre ville d'Arles un réconfort de voir des personnalités comme les vôtres se réunir à Arles dans cet amphithéâtre du Centre universitaire.

Je suis très heureux que vous me permettiez, aux côtés de Monsieur Schiavetti, maire d'Arles, d'ouvrir ce colloque consacré par votre association à l'histoire des ateliers et des dépôts de matériel ferroviaire et ce, à un double titre : tout d'abord parce que je suis le président de cette Région Provence – Alpes – Côte-d'Azur qui est particulièrement attachée au transport ferroviaire et à son développement. Réunir ce colloque sur notre territoire régional, en Arles en particulier, insiste sur cet attachement historique. Nous l'avons encore démontré récemment lorsque j'ai signé avec le directeur régional de la SNCF, en présence du ministre des Transports et du président de la SNCF, le premier contrat qui fait d'une région l'autorité organisatrice, de plein exercice, des transports ferroviaires, en application de la loi Solidarité et renouvellement urbain. Ensuite, en tant qu'Arlésien c'est une grande satisfaction parce que l'atelier de matériel ferroviaire d'Arles a été pendant plus de cent ans l'un des pôles industriels de cette ville. C'est au point que sa fermeture définitive, qui a coïncidé avec celle d'une autre grande entreprise d'un secteur voisin, les Constructions métalliques de Provence, a constitué au début des années 1980 une catastrophe, un séisme, un véritable sinistre à la fois économique et humain dont la ville porte encore la blessure dans sa mémoire, dans celle de ses habitants, et dont elle ne s'est jamais vraiment guérie.

C'est en 1848, année marquante à tous égards, le 9 janvier, qu'a été offert sur le site des futurs ateliers d'Arles le grand banquet qui marquait l'inauguration de la ligne Avignon-Marseille, alors limitée à Rognonas pour encore un an. L'ouverture des ateliers a dû attendre encore quelques années, le temps de trouver une solution aux problèmes fonciers causés par la présence du cimetière des Alyscamps, détruit en partie au profit du chemin de fer. C'était bien sûr la voie de l'avenir – il n'est que d'écouter Lamartine et son fameux discours à l'Assemblée

nationale de la Seconde République - et une chance pour la ville, qui néanmoins cassait en deux l'une des plus grandes nécropoles substantielles du monde romain, dont il reste heureusement quelques vestiges immortalisés par Van Gogh et par d'autres. On a donc d'abord construit dans ces ateliers, il faut le rappeler, des locomotives, notamment une partie des célèbres machines dites « coupe-vent » en raison de leurs formes profilées qui tiraient les trains rapides avant les fameuses *Pacifics*. Une de ces machines, la « grosse C » 145, conservée au Musée français du Chemin de fer à Mulhouse, arbore fièrement sur ses couvre-roues la mention : « PLM Ateliers d'Arles ». Aujourd'hui cet espace est devenu une « friche », mot rempli de désespoir et en même temps de possibilités d'avenir. Le site des ateliers représente en effet un patrimoine important au cœur de la ville, il est au cœur du projet urbain d'Arles et doit prochainement accueillir l'école SUP'INFOCOM et un IUT consacré à l'image numérique et aux systèmes et réseaux de communication. Les anciens ateliers, complémentaires du Média-pôle, seront précisément la locomotive du projet « Arles ville numérique ».

Il est essentiel qu'une association telle que la vôtre se préoccupe de retracer l'histoire de cette activité qui a largement façonné la physionomie de la ville, accru sa population de la partie du personnel des ateliers qui était originaire de toute la France et plus particulièrement de la région lyonnaise, modifié sa population et la culture arlésiennes et contribué à la géographie des transports de notre pays et qui a tant marqué et son identité et sa psychologie.

Comme les voies romaines jadis, le chemin de fer a été un puissant facteur d'unité, il a été un élément du développement de la République et de l'esprit républicain, de l'organisation administrative et de l'aménagement du territoire national qui est une question de première actualité. La région est le principal partenaire de l'État dans cette affaire, ce qui ne m'empêche pas d'admirer ce qu'était l'aménagement du territoire sous la Troisième République. Avec le progrès du réseau ferroviaire jusqu'au dernier village c'était un certain esprit, comme avec le développement parallèle de l'enseignement, qui se développait dans notre pays. Au-delà de la nostalgie que l'on peut éprouver pour toutes ces petites voies qui épousaient la diversité des paysages de la France, au-delà de la fascination pour les anciennes machines et un savoir-faire décrits par Zola et par beaucoup d'autres, il est important de préserver cette mémoire et d'étudier cette phase de l'histoire ferroviaire comme les suivantes pour comprendre notre société, ses lignes de forces, ses lignes de ruptures. Dans notre région, comme dans beaucoup d'autres,

les ateliers et les établissements de la SNCF ont été par exemple le lieu d'actes héroïques et ont abrité les réseaux de résistance des cheminots contre l'occupation nazie, et il est important de garder en mémoire ce rôle majeur que les cheminots ont joué lors de la libération de notre pays. Ces établissements, au moment de la guerre mais aussi dans l'histoire de la République, ont été le lieu de mouvements sociaux dont l'influence sur le service public et sur le développement de la SNCF ont été majeurs. Ils ont été des foyers de la lutte syndicale et du progrès social, ils ont participé à la construction du service public ferroviaire et d'une certaine idée du service public en général qui appartient à notre identité culturelle française et dont on perçoit bien, à l'heure de la régionalisation des transports ferroviaires, combien ils restent indispensables. On avait cru tourner la page des chemins de fer en région et aujourd'hui, pour des raisons de défense de l'environnement, de qualité de vie, de bonne gestion des êtres et des choses, on redécouvre plus que jamais le transport ferroviaire. Les déboires auxquels a été confrontée la Grande-Bretagne qui a cru bon de démanteler son service public ferroviaire fournissent, si c'était nécessaire, une démonstration du caractère indispensable de ce service public des chemins de fer qui doit être prise en compte par la politique européenne.

La lecture des différents thèmes inscrits au programme de votre colloque montre que vous serez amenés à aborder ces questions et à engager des échanges qui seront fructueux et constructifs et que nous aurons soin, avec les élus de cette ville et de cette région, d'étudier pour en tirer des enseignements qui s'imposeront à nous. Je voudrais également féliciter Monsieur le Président délégué Baufine-Ducrocq et les responsables scientifiques de ce colloque d'avoir choisi de ne pas le tenir à Paris. En 2001 l'AHICF était à Châteauroux pour étudier les chemins de fer d'intérêt local, cette année vous êtes en Arles. Il est très bon que des hommes et des femmes de votre qualité acceptent naturellement de décentraliser leurs travaux et puissent ainsi faire bénéficier tous, partout en France, de vos réflexions sur ces sujets. Cela peut permettre non seulement aux chercheurs et aux universitaires locaux mais également aux spécialistes des sujets que vous abordez de prendre part à vos débats, peut-être de les enrichir mais aussi d'en tirer des enseignements, je le disais à l'instant, pour les réflexions et les projets que nous avons, nous responsables des collectivités locales, à mener pour assurer la reconquête de ces sites industriels, de ces espaces très souvent remarquablement placés au centre de nos villes et qui offrent des perspectives pour l'avenir fort intéressantes. La visite que vous allez

effectuer du site des ateliers ferroviaires d'Arles vous amènera à d'autres réflexions qui nous apporteront de nouveaux éclairages sur leur modernisation et leur réhabilitation sur laquelle nous sommes en train de travailler, avec l'ensemble de la population arlésienne et, au-delà d'Arles, avec le département et la région, parce qu'il y a là des travaux qui sont d'intérêt régional et peut-être national. C'est la raison pour laquelle j'ai souhaité que la région s'associe à l'organisation de ce colloque et je tenais à remercier très vivement tous ceux qui sont ici de s'être déplacés jusqu'en Arles et pour tout ce qu'ils vont nous apporter.

---